

川から見る東京

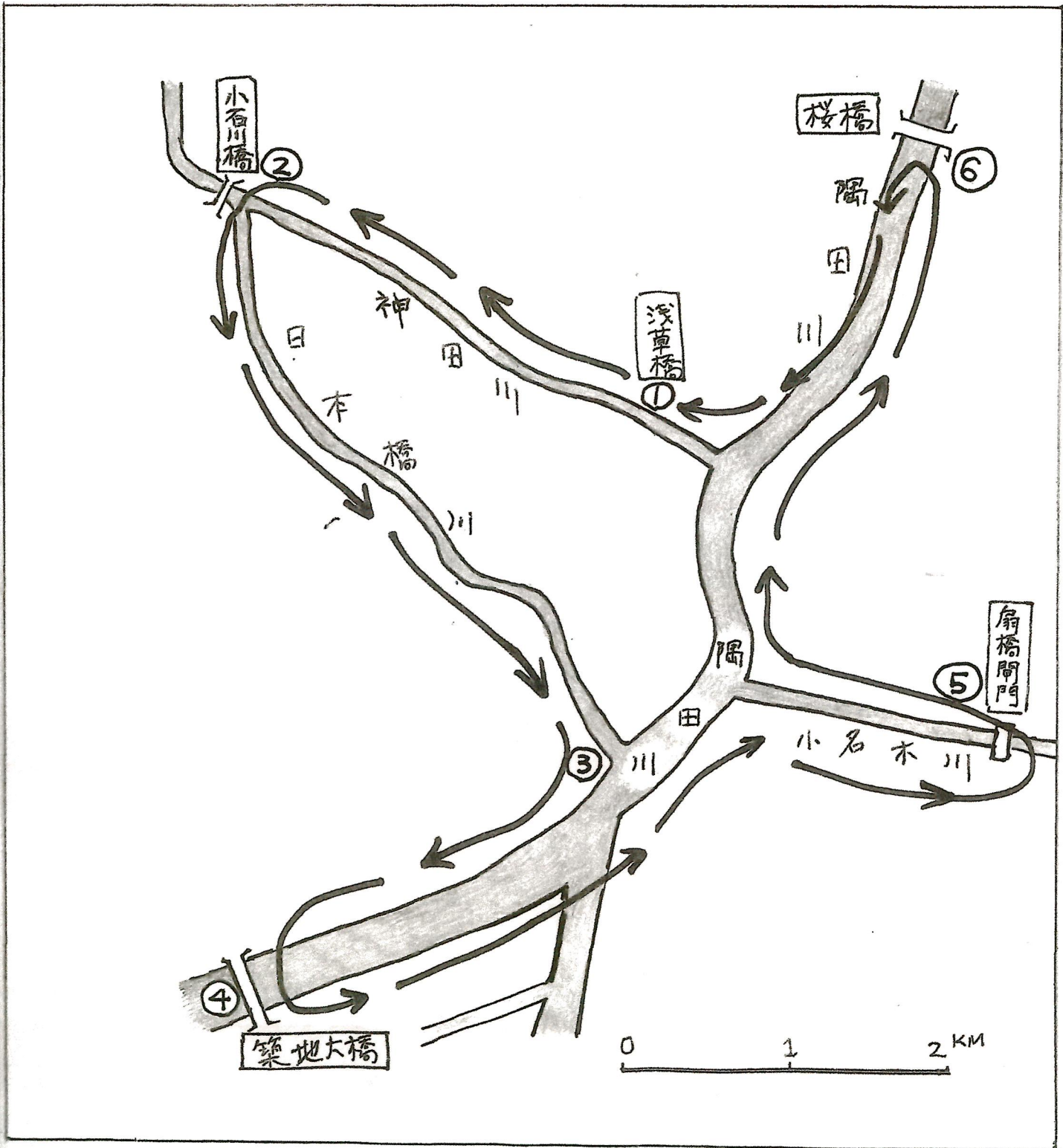
— 第205回 河川文化を語る会 —



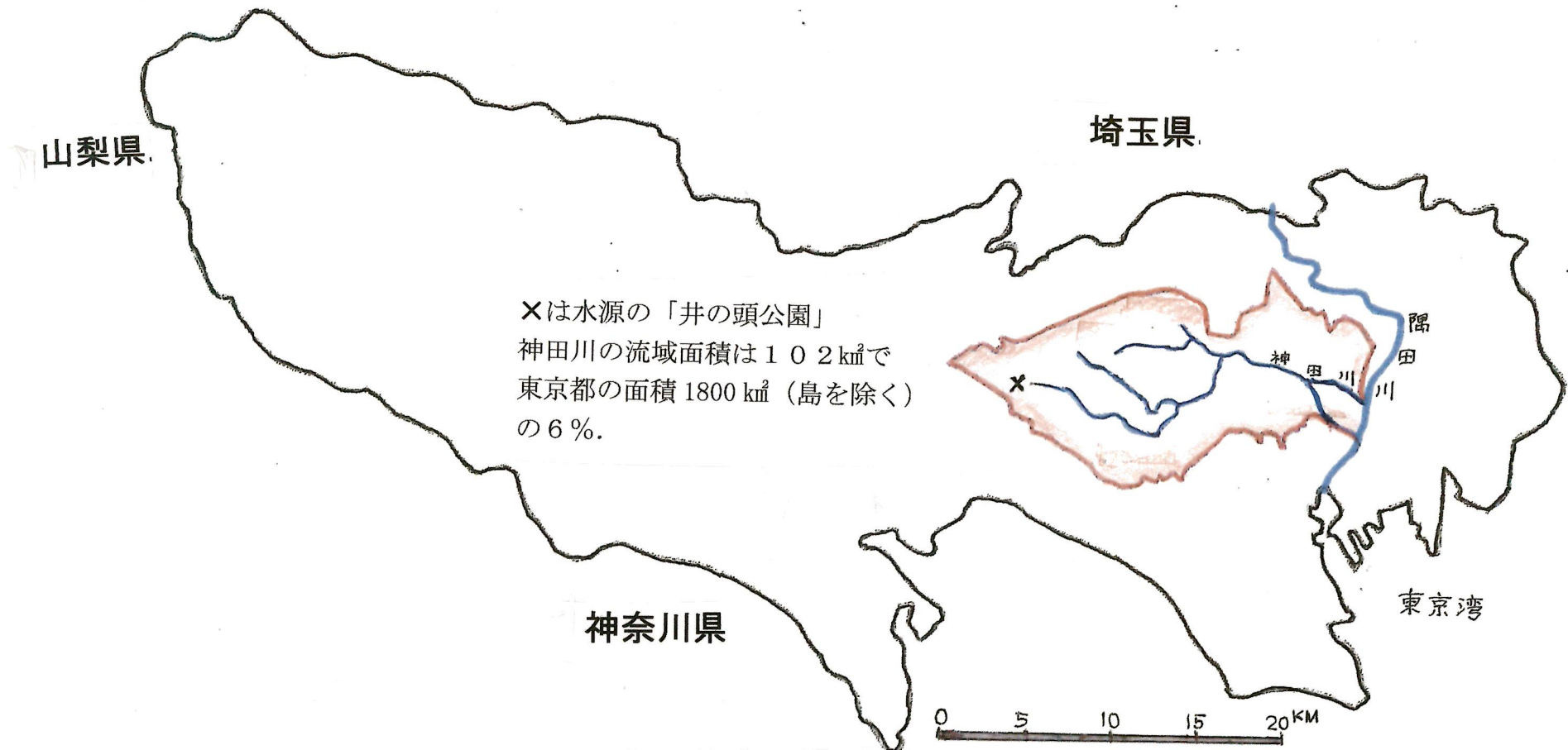
(昇平橋から聖橋を望む) 下田裕治 画

2022.10.25

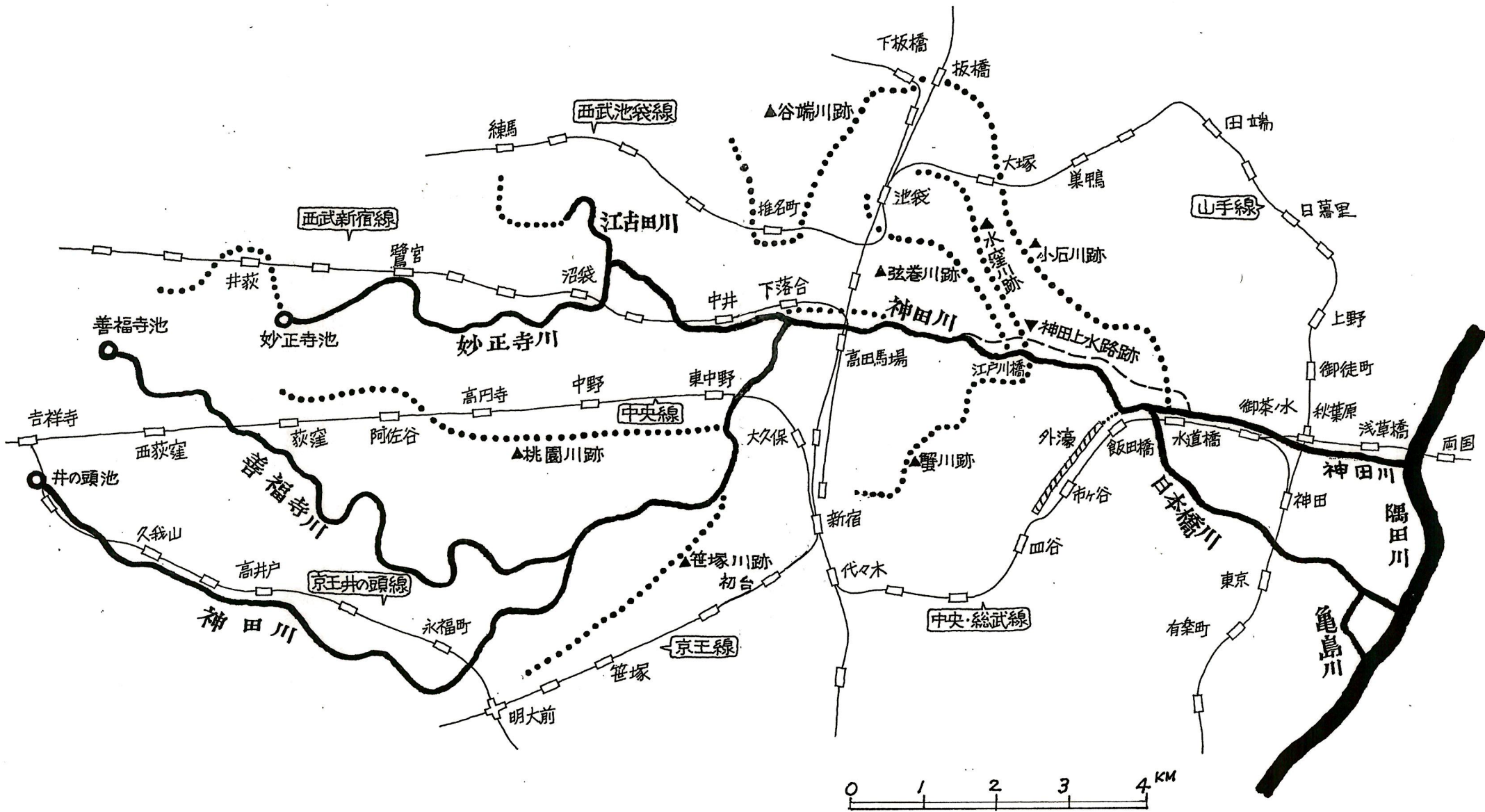
日本河川協会



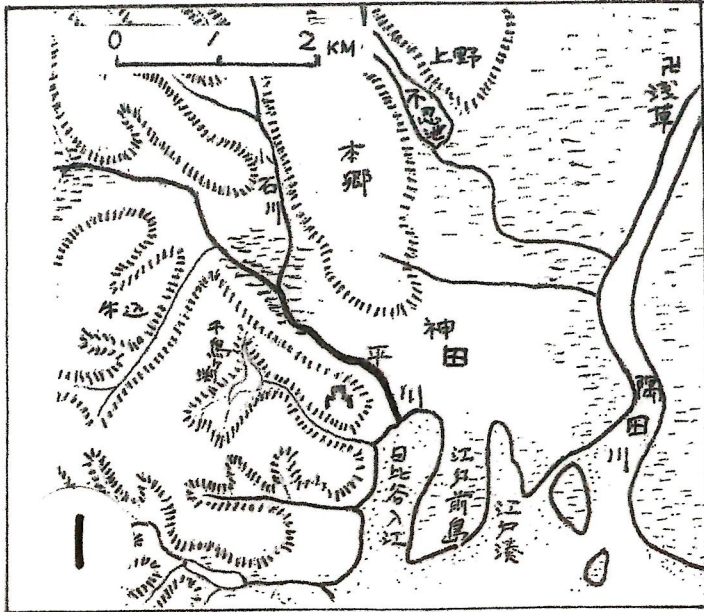
本日の川下りコース



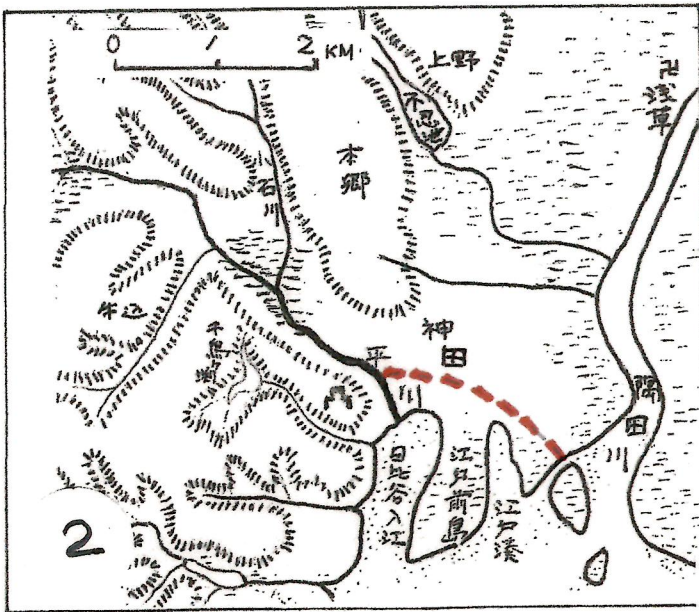
神田川水系と東京都



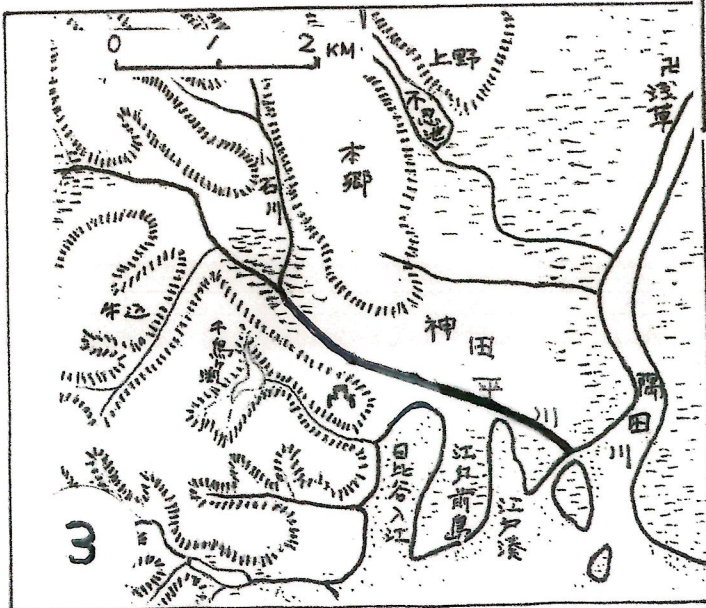
神田川水系全図



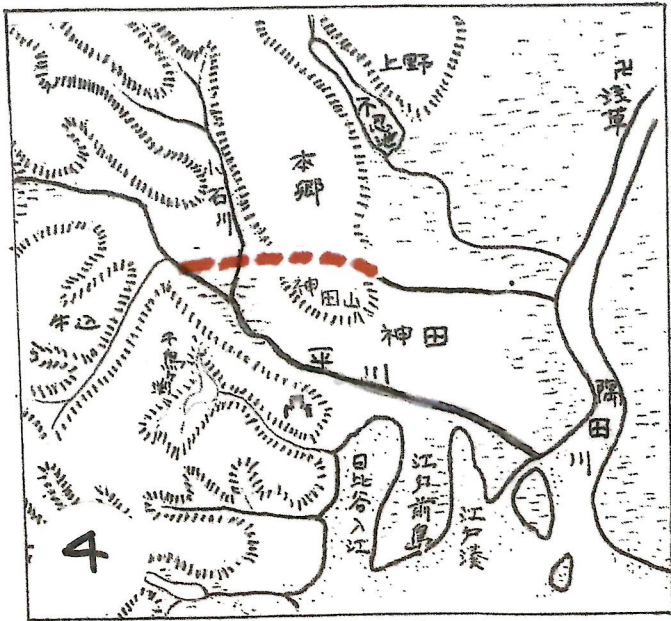
1. 中世
 神田川の前身の平川は台地に沿って流れ、今の大手町のあたりで日比谷入江の浅い海に流入していた。江戸前島は海面すれすれの低地であったが地質は良く、集落があった。



2~3 太田道灌～徳川家康
 平川の河口近くで東の隅田川へ直接放流する新水路を開削し、平川の河口をつけ替えた。



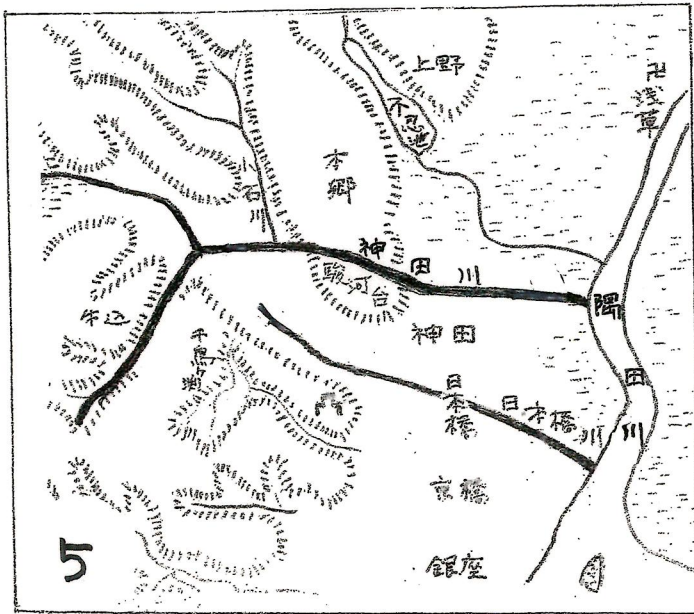
平川（神田川）水系の流路の変遷（その1）



4. 江戸時代初め

本郷台地の先端(神田山)を開削し、平川の放水路を新設。

工事は伊達藩の手により行われ、後代の拡幅、しゅんせつ工事も伊達藩が行ったので、この開削部分は「仙台堀」と呼ばれた。



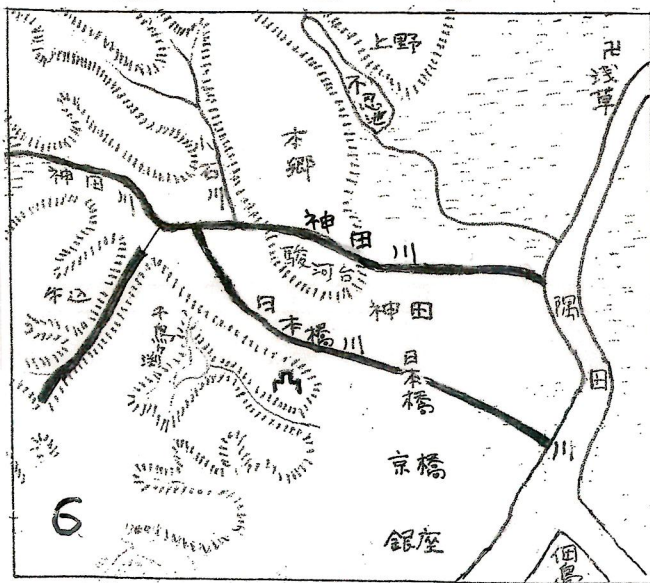
5. 江戸期～明治

旧来の平川は本流から切り離され、一部は江戸城の堀として転用された。

下流部は日本橋川として航路化され、河岸(かし)や物揚場として利用された。

日比谷入江は埋立られ、大名屋敷の用地になった。

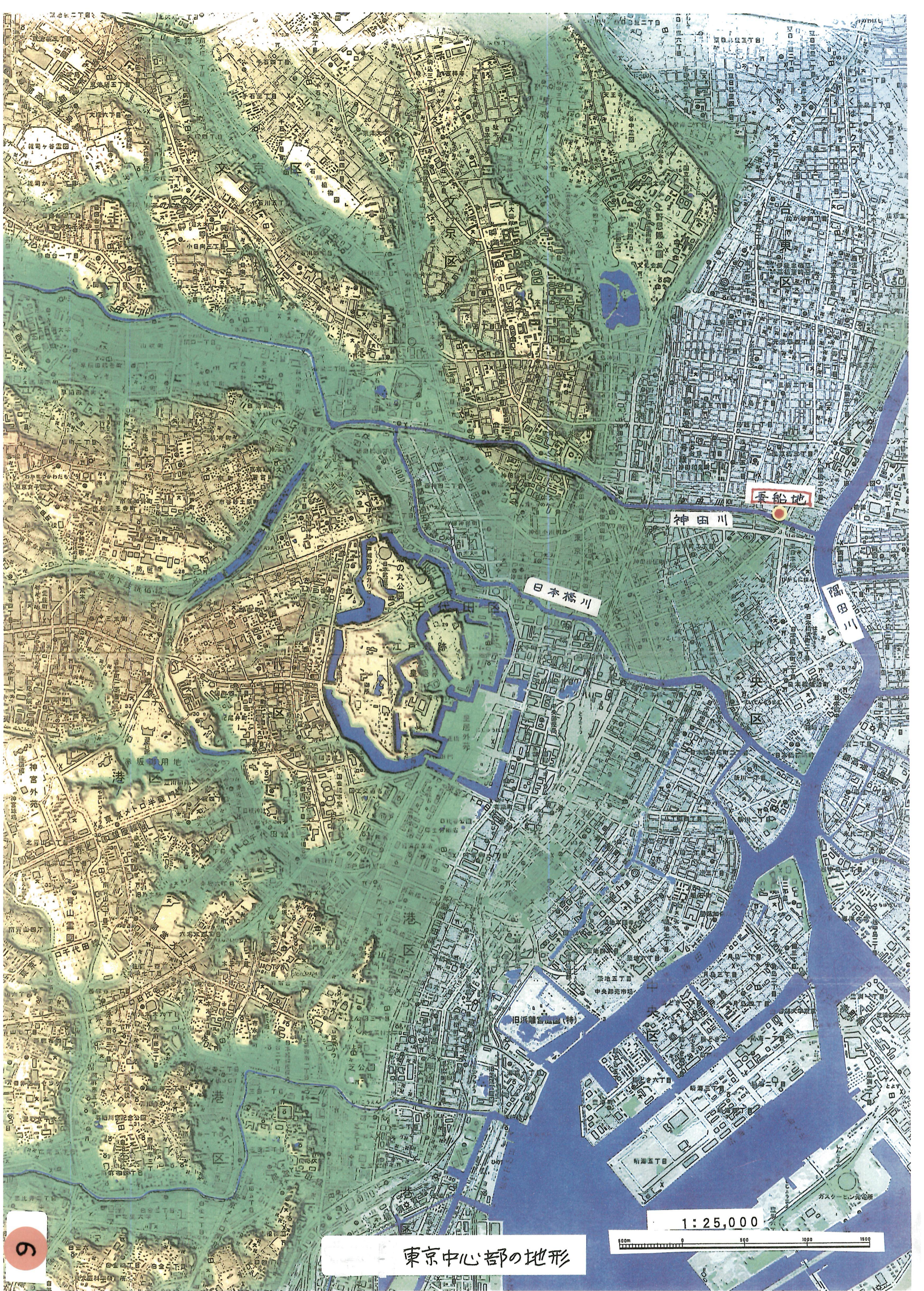
江戸城北西側の外堀は神田川につながり、神田川は外堀としての機能も持った。(小石川門、浅草門)



6. 明治以降現代まで

江戸期に行きどまりだった日本橋川(平川)は改めて神田川とつながれ、舟航の便が図られた。

現代に到り、外堀の飯田堀が埋立てられ、外堀と神田川の縁が切れた形になった。(暗渠で排水は行われている。)



幸船地

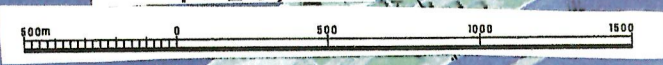
神田川

日本橋川

荒川

東京中心部の地形

1:25,000



9



神田川・日本橋川と橋梁



神田山の用削

(内藤昌, 江戸の町(上), 草思社, 1982より)



名所江戸百景
昌平橋 聖堂 神田川

昌平橋

“昌平橋、聖堂、神田川” 宏重，名所江戸百景より

家康が将軍となった慶長8年（1603）以降、大規模な土木工事を伴う江戸城下の建設が本格的に進められた。入江を埋め立てるために、小山だったこの地を削って台地の形状にし、その台地を開削して平川の流路を付け替え、神田川を造った。さらに万治2年（1659）には、浅草橋から牛込橋まで輸送の船が航行できるよう、仙台藩の普請で川の拡幅および浚深の工事がなされた。非常な難工事であったという。なお、写真には、茶船（輸送に用いた小さな川船）や屋形船の行き来する様子が見える。神田川を挟んだ高台の地は、右が南の駿河台、左が北の湯島で、遠くに外神田の町並みが見える。



お茶の水の“溪谷”から下流神田方面を望む（幕末の写真）



**御茶ノ水駅附近／土砂及線路土留石垣崩壊外濠埋没ノ惨状
(線路ハ土砂崩壊ト同時ニ外濠内ニ決壊)**

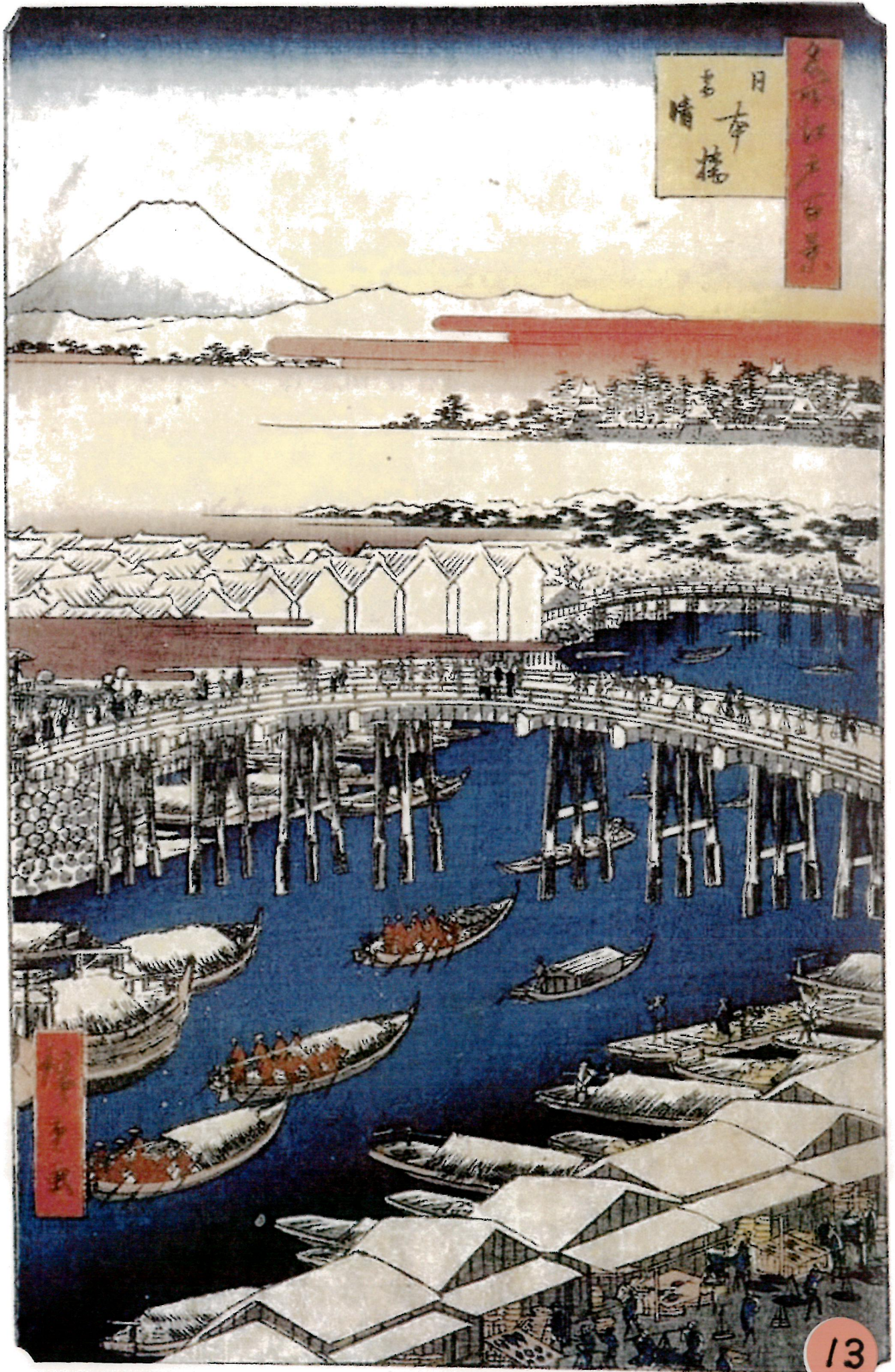
御茶ノ水付近は外濠(神田川)に沿う駿河台の崖を削って中央線の線路が通っているが、大震災で駿河台の崖が崩落し、神田川を埋め尽くした光景。擁壁の石垣・コンクリートと中央線の線路が対岸まで崩れ落ちた。この箇所は複々線化された現在も修復の跡がはっきり残っている。(所蔵：山口雅人)



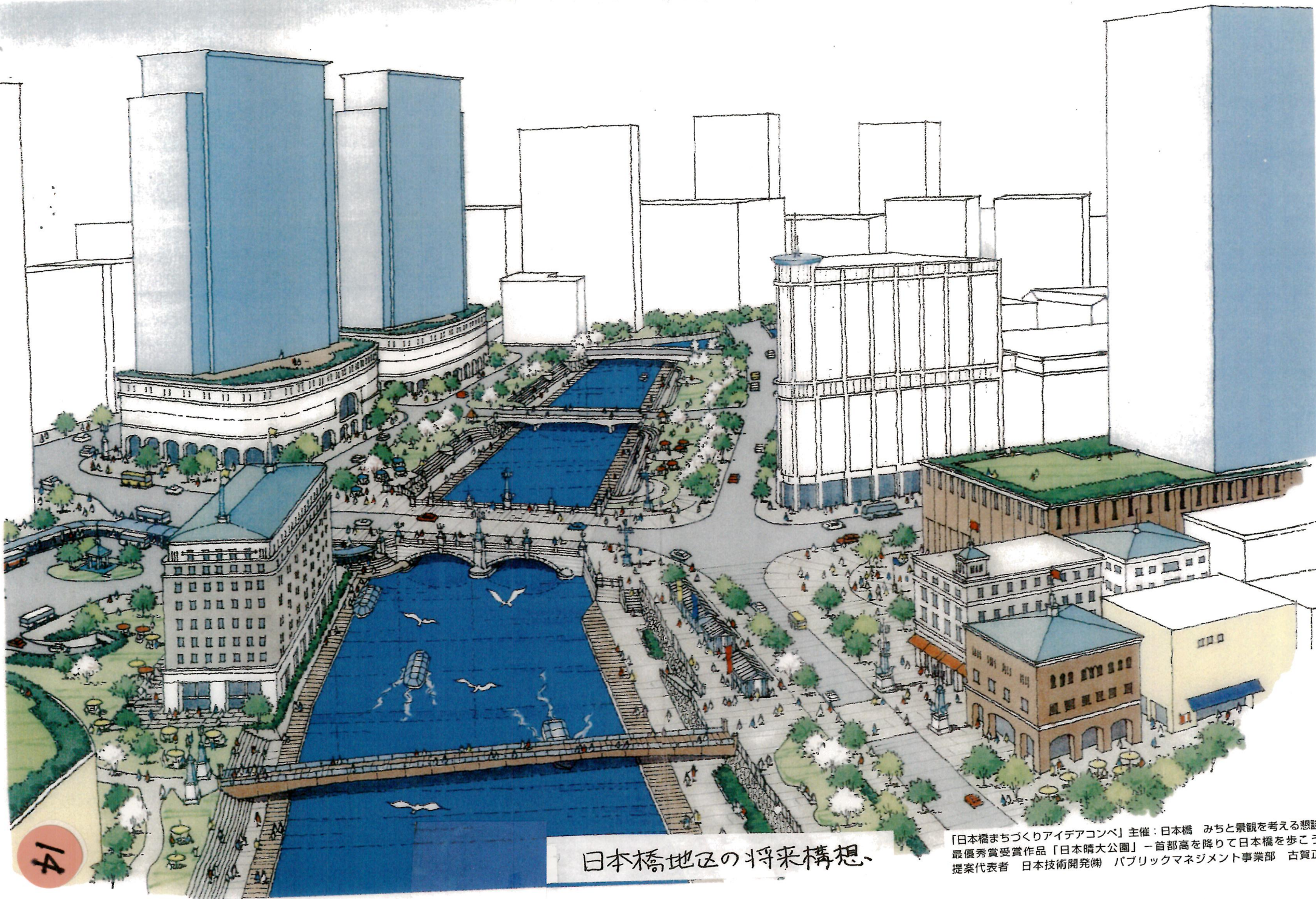
常盤橋 (明治10年常盤橋門の入口の木橋を架け替)



常盤橋 (大正15年初めて架橋)



名所江戸百景「日本橋雪晴」歌川広重・画(国立国会図書館・蔵)



日本橋地区の将来構想

「日本橋まちづくりアイデアコンペ」主催：日本橋 みちと景観を考える懇話会
最優秀賞受賞作品「日本橋大公園」一首都高を降りて日本橋を歩こう
提案代表者 日本技術開発(株) パブリックマネジメント事業部 古賀正

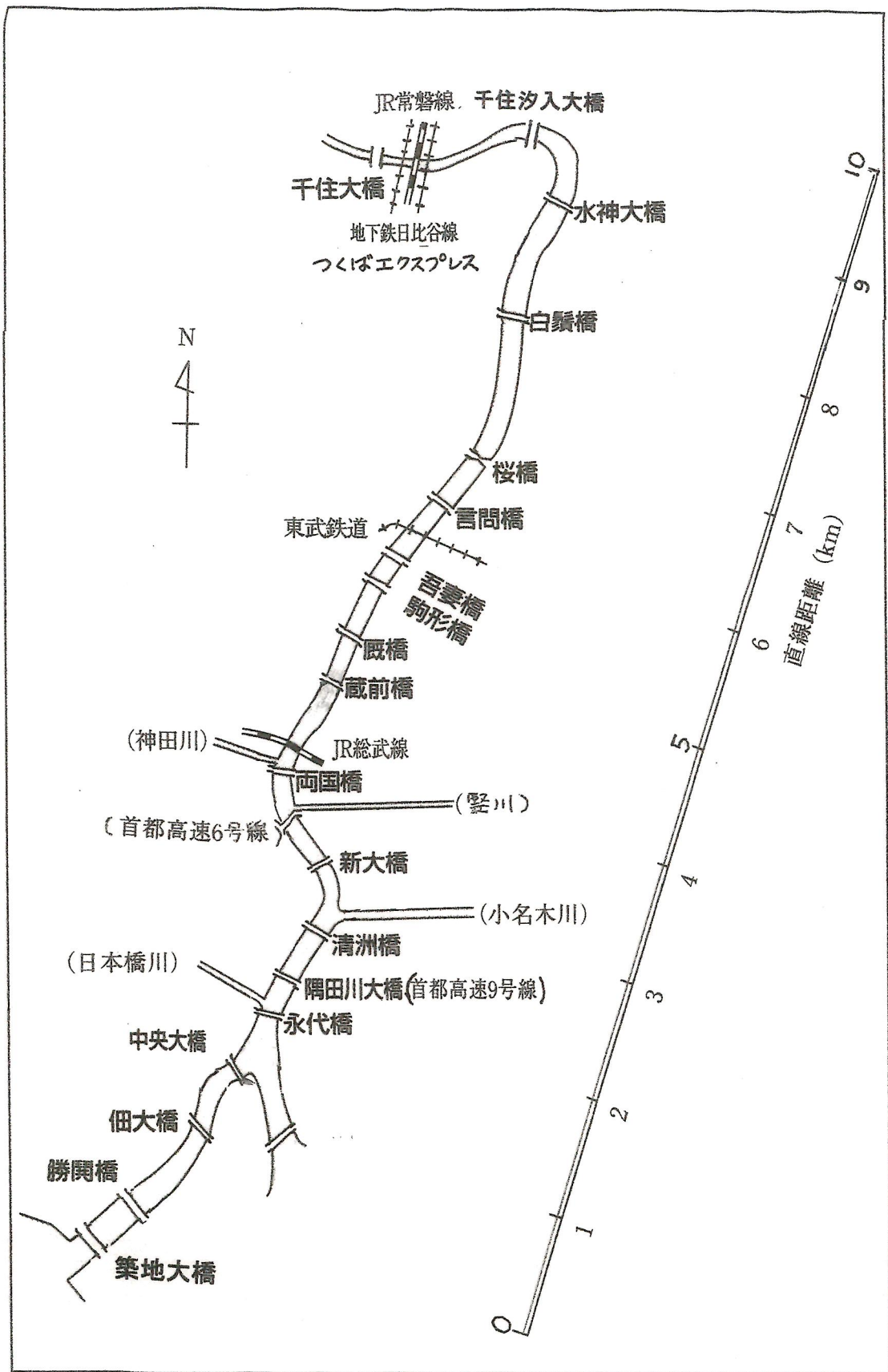
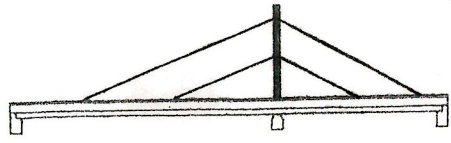

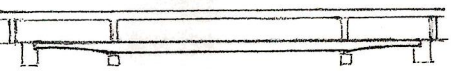

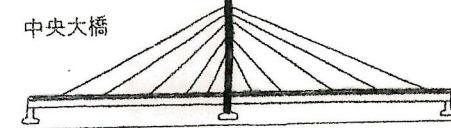
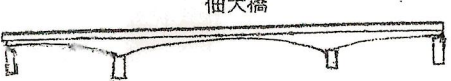


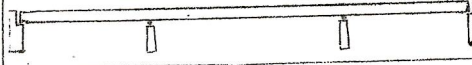
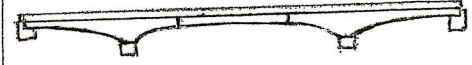




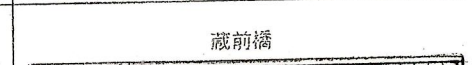
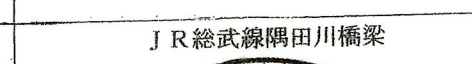
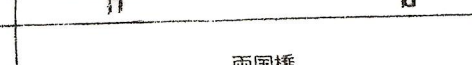


図-20 隅田川下流部の橋梁

No	橋の名称	架橋年	型式
8	新大橋 	昭和52年 (1977)	斜長橋
7	清洲橋 	昭和3年 (1928)	自碇式吊橋
6	隅田川大橋 	昭和54年 (1979)	3径間連続 箱桁橋 (高速道路部 も同じ)
5	永代橋 	大正15年 (1926)	ソリッドリブ バランス タイドアーチ
4	中央大橋 	平成5年 (1993)	斜長橋
3	佃大橋 	昭和39年 (1964)	3径間連続 箱桁橋
2	勝鬨橋 	昭和15年 (1940)	タイドアーチ2連 + 可動橋
1	築地大橋 	(平成29年?) (2017)	タイドアーチ (中足各橋)

No	橋の名称	架橋年	型式
17	桜橋 	昭和60年 (1985)	3径間連続 箱桁橋 (人道橋)
16	言問橋 	昭和3年 (1928)	ゲルバー桁橋
15	東武鉄道隅田川橋梁 	昭和6年 (1931)	ゲルバートラス橋 (中路橋)
14	吾妻橋 	昭和6年 (1931)	アーチ3連
13	駒形橋 	昭和2年 (1927)	中央径間 タイドアーチ 側径間 アーチ
12	麩橋 	昭和4年 (1929)	タイドアーチ3連
11	蔵前橋 	昭和2年 (1927)	アーチ3連
10	JR総武線隅田川橋梁 	昭和7年 (1932)	ランガー桁橋
9	両国橋 	昭和7年 (1932)	ゲルバー桁橋

隅田川下流部の橋梁一覧

築地大橋 (つきじおおはし)

平成30年に開通したばかりの隅田川最下流の橋です。

中路式のバランストイドアーチ橋ですが、アーチが垂直面になく、外側へ傾斜しているのが斬新な形態です。

虎ノ門から伸びてくる環状2号線の築地の魚市場跡から月島へ渡る橋です。



勝鬨橋 Kachidoki-bashi

隅田川でいちばん下流の橋です。その名は、築地と月島の間を渡していた渡船場が明治38年の日露戦争での戦勝を記念し、「勝鬨の渡し」と称したことによります。昭和5年に東京港修築計画にあわせて計画され、多数の汽・帆船が往来できるよう、シカゴの双葉跳開橋にならって“跳開橋”としました。しかし、昭和45年から開かない橋となりました。



勝鬨橋 Kachidoki-bashi

佃大橋 Tsukuda-ohashi

隅田川の渡船場として320余年の歴史をもつ「佃の渡し」の下流に架けられた橋です。隅田川に架かる道路橋としては戦後初めて架けられました。当時としてはめずらしい大ブロック一括架設工法で架けられ、上部工形式も連続鋼床版箱桁形式で、隅田川橋梁の新しい時代を感じさせるものでした。



佃大橋 Tsukuda-ohashi

中央大橋 Chuo-ohashi

佃大橋と永代橋との間に新しく架けられた橋です。高層ビルが立ち並ぶ近代的な町並みとして生まれかわろうとしている佃地区と都心をつなぐ橋として計画されました。形式は近代的な町並みにマッチし、地域のシンボルとしての役割を果たすように、タワーを有した斜張橋です。隅田川とセーヌ川の友好河川提携を記念して、パリ市の協力によりフランスの芸術家が製作したモニュメント「メッセンジャー」が設置されております。



中央大橋 Chuo-ohashi

永代橋 Eitai-bashi

元禄年間に「深川の大渡し」に代わって架けられ、佐賀町付近は昔、永代島と呼ばれていたため、永代橋と名付けられました。橋の両際には、広小路を設けて橋番屋が設けられ、高札を立て、武士、医師、出家神主以外の通行人から橋銭を取る有料橋でありました。上流の清洲橋の女性的な優美さに相対し、その男性的な重量感を保っています。



永代橋 Eitai-bashi

隅田川大橋 Sumidagawa-ohashi

首都高速道路9号線の関連街路事業として完成しました。この橋の位置は、その昔、「中州の渡し」があったところです。単に自動車交通の便のみならず、歩道幅員を広くして、災害時の避難橋としての役割を果たすとともに、遊歩道としてモザイク模様のカラー舗装を用いています。隅田川には新しい2階建構造となっています。



隅田川大橋 Sumidagawa-ohashi

隅田川の橋 (その2)

清洲橋 Kiyosu-bashi

関東大震災後の復興計画で、新しい幹線道路がこの地を通ることになり、架橋が必要となりました。計画にあたっては、当時世界でも美しい橋として知られていたライン川に架かるケルンの吊り橋をモデルとして、曲線的な優美さを表現しました。隅田川の橋の中で、最も女性的な橋とされています。橋の名前は、当時の深川区清澄町と日本橋区中洲町を結び、「清洲橋」と名付けられました。



清洲橋 Kiyosu-bashi

新大橋 Shin-ohashi

江戸時代、大橋といわれていた両国橋の次に架けられたことから、新大橋と呼ばれています。明治45年に架けられた橋は、関東大震災や戦災からも難を免れましたが、老朽化により昭和53年今の橋に架け替えられました。新しい橋の塔の根元には、江戸・明治時代の橋のレリーフが取り付けられています。橋詰には、古い橋の高欄、橋燈の一部が残され、面影がしのべられます。古い橋の一部は、愛知県・明治村で復元されています。



新大橋 Shin-ohashi

両国橋 Ryogoku-bashi

明暦の大火後、江戸市域を隅田川以東に拡張するために、御入用橋すなわち官設で架けられた橋です。

当初は大橋と呼ばれていましたが、武蔵と下総の両国に渡る橋として「両国橋」と名付けられました。橋上の眺めの美しさと、兩岸の広場ににぎわいによって、江戸市民にもっとも親しまれ、花火などの年中行事でつねににぎわっていました。



両国橋 Ryogoku-bashi

蔵前橋 Kuramae-bashi

この付近は、江戸時代・幕府の米蔵があり、「富士見の渡し」がありました。関東大震災後の帝都復興計画により、昭和2年に架け替えられ、当時としては思いきったアーチ構造で注目を集めました。



蔵前橋 Kuramae-bashi

厩橋 Umayabashi

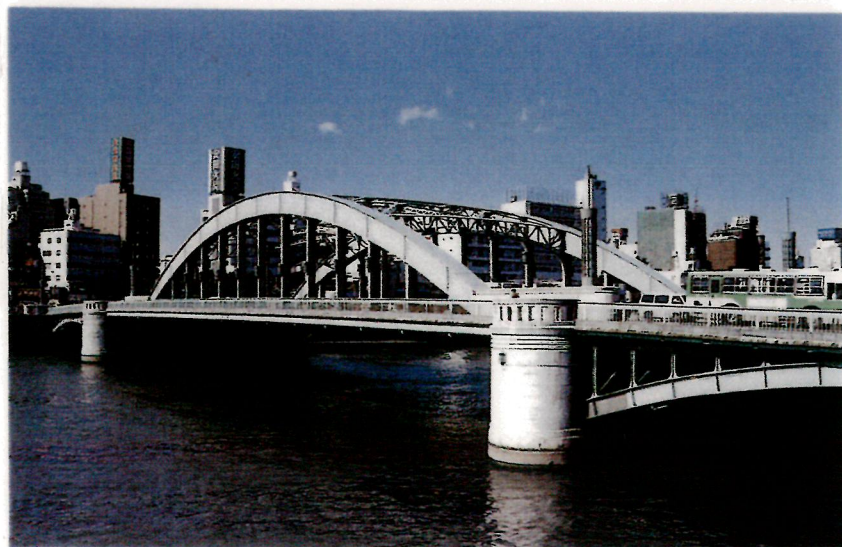
江戸時代、西岸すなわち台東区側に幕府の厩うまやがあり、「おんまい(御厩)の渡し」がありました。明治新政府は、国事多端のおりから、民間の費用で橋を架けることを奨励し、明治7年に木橋が架けられました。現在の橋は、震災復興事業により昭和4年に架けられ、優美な三つの曲線が水面に浮かぶアーチ橋となっています。



厩橋 Umayabashi

駒形橋 Komagata-bashi

橋の名前は、橋の西詰めにあった駒形堂に由来し、昭和2年まで「駒形の渡し」がありました。現在の橋は、震災復興事業により昭和2年に架けられました。三連のアーチ橋が、なで肩の優美な曲線を川面にうつしています。



駒形橋 Komagata-bashi

吾妻橋 Azuma-bashi

安永3年(1774年)、「竹町の渡し」という渡船場にかえて、初代の木橋が架けられました。当時、隅田川が大川と呼ばれており、大川橋と命名されましたが、お城より東の方に位置していたため、あずま(東)橋とも呼ばれていました。明治20年に鉄橋に架け替えられましたが、床版が木造りであったため関東大震災で焼け落ちました。



吾妻橋 Azuma-bashi

言問橋 Kototoi-bashi

この本橋の上流に「竹屋の渡し」、下流に「山の宿の渡し」があり、この2つの渡しを総称して「言問の渡し」と呼ばれていました。橋の名前は、在原業平の「名にし負ば、いざ言問わん都鳥」の古歌にゆかりをもっています。

昭和3年に架けられ、昭和20年3月の東京大空襲の際は、橋に避難した人々から多くの死者を出しました。

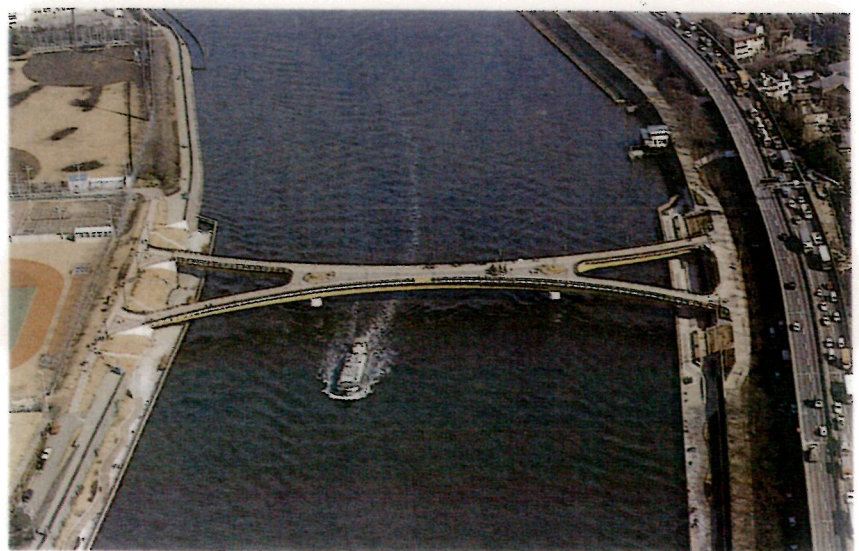


言問橋 Kototoi-bashi

桜橋 Sakura-bashi

都心部の桜の名所隅田公園(台東区)と緑道公園(墨田区)を結ぶ、歩行者専用橋です。

形式は優美なX型のユニークな曲線箱桁橋です。花火大会の時には、この橋の下流側の隅田川から花火を打ち上げます。



桜橋 Sakura-bashi



明治末頃の小名木川・高橋の汽船発着所